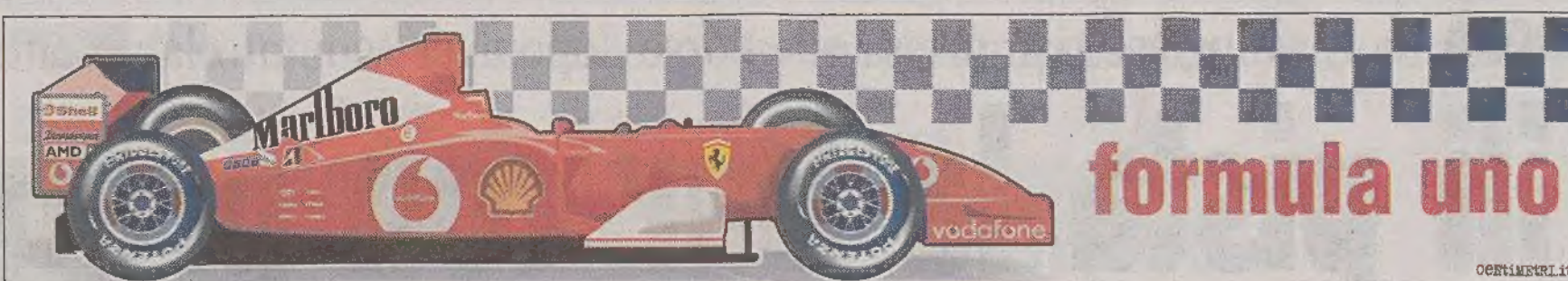
PROCESSO SENNA

Ayrton Senna finì fuori pista sul circuito di Imola e morì il 1 maggio 1994 per un guasto del piantone dello sterzo: la Corte d'Appello di Bologna ha infatti assolto «per non aver commesso il fatto l'allora progettista Adrian Newey, ma ha anche dichiarato il «non doversi procedere» per Patrick Head, responsabile del team Williams, «per essere il reato estinto per prescrizione».

PIU' TIVU'

Novità nel palinsesto di Raidue di domenica: a partire da domenica prossima nell'ambito del contenitore «Numero uno», in onda dalle 9.50 alle 11.30, verrà trasmessa in diretta anche la gara del GP2, che da quest'anno accompagna il gran premio di formula 1. Lo ha reso noto al Nürburgring il responsabile del servizio, Ezio Zermiani.

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'EUROPA Nessuno nella scuderia di Maranello ne fa più mistero, difficile una resurrezione sul circuito di Nürburgring

Ferrari frenata dall'handicap delle gomme

Schumi: «Se avessi pneumatici migliori...» Probabile divorzio con la Bridgestone

NÜRBURGRING Un nuovo match sul «Ring», a sette giorni dalla débâcle di Montecarlo, può cambiare qualcosa per la Ferrari? E' l'unico interrogativo rimasto inevaso, alla vigilia del Gp d'Europa. Michael Schumacher, meno preoccupato di quanto crediate per le sparate di fratello Ralf, è pronto a scommettere un pacco di euro sulle potenzialità velocistiche della F2005. Con un solo distinguo: le gomme.

Eccola, allora, la vera novità di questo settimo appuntamento stagionale con il mondiale di F.1: Maranello toglie i freni alle polemiche e parla finalmente chiaro. Le rosse non vincono più perché la Bridgestone quest'anno, in regime di monogomma, non è riuscita a sviluppare coperture competitive, quanto meno all'altezza della concorrenza (cioè della Michelin). Punto e a capo.

Oddio, non è che Todt, Brawn e Montezemolo abbiamo all'improvviso abdicato ai consueti sofismi burocratici. Le dichiarazioni nude e crude appartengono ancora alla Maranello che tutti vorrem- mo, ma che in realtà ancora non esiste. Tuttavia i primi veli sono caduti, le mezze ammissioni arrivano forti e chiare, col risultato che il capitolo pneumatici da un paio di settimane finalmente non è più uno scandaloso tabù.

«Datemi quattro gomme che vadano in temperatura in un giro, e non dopo quindici tornate, e vi faccio vedere io come va a finire con questi due ragazzini». La promessa-minaccia ad Alonso e Raikkonen è accreditata a Michael Schumacher da fonte autorevolissima. E non c'è motivo per dubitarne: se a Imola, dopo un terzo di gara, il campione del mondo è stato in grado di recuperare con tempi record su Alonso e la Renault, e se domenica scorsa il refrain si è ripetuto anche nel Principato, dove Schumi ha staccato il nuovo record sul giro, c'è poco da discutere. Il gap che la Ferrari paga in qualifica e ad inizio gara va forzatamente accreditato alla Bridgestone. Una bella croce da portare addosso, con tutto quello che ne consegue sia sotto il profilo dell'immagine, sia per quanto ri- guarda il futuro di una partnership finora granitica.

La scelta di parlare chiaro non significa, purtroppo, aver risolto quel problema.

Bridgestone ha promesso novità e un paio di prodotti sperimentali. Ma i miracoli, in questo settore, non sono frequenti. L'unica seria chance pro Ferrari punta sul meteo: in caso di temperature basse, o meglio ancora di pioggia, i livelli di aderenza e di consu- mo delle gomme verrebbero totalmente stravolti. Lasciando spazio ai manici veri.

In attesa di tempi migliori, la Ferrari torna a scrutare il cielo e ad interrogare gli astri. Accontentiamoci.

Girano anche voci di divorzio tra Maranello e i giapponesi. Per adesso è solamente una voce, priva, come logico, di qualsiasi conferma ufficiale, ma troppo vicina al pensiero comune per essere taciuta. All'indomani del Gp di Monaco diversi organi di informazione hanno divulgato la notizia di una possibile conclusione del rapporto che lega Ferrari e Bridgestone. I recenti risultati, troppo deludenti e considerati al momento la causa principale della stagione in sordina condotta dalle Rosse, potrebbero causare la separazione fra le parti alla fine di questa stagione, spalancando le porte al ritorno della Michelin a Maranello. Decisivi saranno i tanti Gp in programma da domani fino a luglio, termine ultimo oltre cui la Ferrari potrebbe non attendere la riscossa dei giapponesi.

Riccardo Roccato

I tecnici delle «rosse» durante la messa a punto della macchina.

Non si spegne la polemica tra i due ferraristi

Barrichello è ancora adirato: «Vorrei vedere se quel sorpasso a Montecarlo l'avessi fatto io...»

NÜRBURGRING Michael Schumacher vuole vincere il gran premio d'Europa ed è con questo spirito che si è presentato ieri in quella sorta di tempio dell'automobilismo che in Germania è il Nürburgring. Di quel tempio lui è, per i tedeschi, l'idolo supremo. Anche per questo le polemiche di Monaco con suo fratello Ralf e con Barrichello per lui sono acqua passata: «Con Ralf ci siamo spiegati, abbiamo avuto una chat molto carina. Quel tentativo di sorpasso fa parte del gioco».

Ralf, seduto accanto al fratello nella conferenza stampa ufficiale che ha aperto la kermesse del gran premio, ha abbozzato un sorriso e non ha voluto tornare sulla polemica: «Ci siamo chiariti ed è ormai acqua passata. Non credo sia giusto parlarne ancora». L'unico a farlo è Trulli, che sta dalla parte di Schumi: «È un pilota, ha fatto bene».

Rubens Barrichello, invece, non ci sta. Giunto al Nürburgring in ritardo dopo aver perso l'aereo, il brasiliano rispondendo alle domande dei giornalisti è tornato sullo screzio avuto a Monaco con il compagno di squadra. E non ha cambiato di una virgola la sua opinione: «Non sono affatto d'accordo con Michael quando dice che questo è il sale di questo sport. Io in passato ho spesso dovuto fare il doppio pensiero - ha detto quasi stizzito, riferendosi al fatto che spesso per ragioni di scuderia lui in passato ha lasciato passare il compagno di squadra - e dico che a Monaco con la sua manovra ha rischiato di compromettere il risultato della squadra. Mi rendo conto che 3 punti sono pochi per un team che era abituato a farne 18 per volta, ma resto della mia idea».

E cioè che a Monaco Schumi non si è comportato nè da campione del mondo, nè da compagno di squadra. Il tedesco non ha mai nascosto che a lui piace la lotta fino all'ultimo respiro. Anche al Nürburgring lo ha ribadito, citando come esempio la partita del Liverpool contro il Milan: «È l'ennesima dimostrazione del fatto che nello sport non bisogna mai arrendersi. Anch'io la penso così».

Barrichello però non ci sta: «Su quell'episodio io resto della mia opinione, e cioè che Michael ha esagerato. Per carità, questo non vuole significare che non ci parliamo più. Mi ha telefonato per il mio compleanno e ho molto apprezzato. Però vorrei vedere cosa sarebbe successo se fossi stato io a fare quello che ha fatto lui: se c'era Barrichello a fare quel sorpasso lì, come minimo cascava il mondo!».

Michael Schumacher

Fare il compagno di squadra-scudiero a Rubens può anche andare bene. Ma certe cose «è meglio tirarle fuori». «Io continuo a guardare avanti e continuo a farlo con spirito positivo. Ma nello stesso tempo preferisco dire le cose che penso. Le devo dire, tutto qui».

La nuove qualifiche? Tutti i piloti, da Alonso a Trulli, da Fisichella a Ralf, sono concordi nel dire che «valgono per tutti» e dunque vanno bene così. Per Barrichello, invece, «bisogna dare tempo al tempo. Non credo che cambi molto. Non so se potremo fare la pole, ma di sicuro non saremo così indietro come a Monaco». E la gara? «Beh, lì sono d'accordo con Michael: qui possiamo vincere».

Bolidi in pista solamente per un giro

Una sola sessione di prove per le qualifiche pre-gara dalla prossima stagione

NÜRBURGRING Come si vociferava già alla vigilia del Gp di Monaco, dal prossimo Gp d'Europa le qualifiche per la griglia di partenza di svolgeranno in una sola sessione, nella giornata di sabato dalle 13 alle 14: lo ha comunicato la Fia ad inizio settimana.

Le qualifiche si svolgeranno con un solo giro per ogni pilota, come già nel 2004. Quindi non si può sbagliare, bisogna da subito il massimo per non finire indietro nella griglia di partenza.

L'ordine di partenza delle prove di qualifica del prossimo Gran Premio di Germania sarà stilato in base all'ordine d'arrivo di Montecarlo. L'accordo, ha comunicato la Fia, è stato preso all'unanimità con tutte le scuderie.

All'inizio della corrente stagione la griglia di partenza veniva stabilita sulla base di due sessioni di prove, al sabato e alla domenica mattina, quattro ore prima del via della gara, ma il sistema era sta- to subito criticato da scuderie e piloti.

Anche il pubblico e i media non erano sembrati particiolarmente entusiasti. In materia di prove è l'ennesimo cambiamento nel giro di pochi anni, ma non sono da escludere future novità. A breve, difaffti, la Fia dovrebbe ritoccare le regole per l'ennesima volta.

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'EUROPA La casa inglese riammessa alle corse dopo aver scontato la pesante squalifica per il serbatoio nascosto

Torna in pista la Bar con progetti bellicosi

Button mira al podio dopo gli ultimi positivi collaudi ma resta il clima di sospetto

Il duo McLaren Montoya-Raikkonen su un vecchio camioncino Mercedes.

NÜRBURGRING La Bar cerca un rientro in grande stile, esaurita la squalifica della Fia è a caccia dei primi punti mondiali. C'è chi ha già dato segni di risveglio consistenti, come la Williams, seconda e terza a Montecarlo. C'è chi, pur deludendo ancora, si consola col giro veloce a dimostrazione della bontà della vettura, come la Ferrari. E così l'unica ancora assente tra le attese protagoniste della stagione di Formula Uno resta la Bar Honda. La scuderia di Button e Sato è ancora a quota zero, in entrambe le classifiche iridate. Gli unici punti raccolti fin qui in stagione erano infatti quelli di Imola, cancellati dalla squalifica. Poi due ulteriori Gp fuori del gruppo, Spagna e Monaco vissuti forzatamente da spettatori.

Una parentesi difficile e pesante da superare, che potrebbe avere anche importanti e interessanti sviluppi sul futuro (c'è chi dà per scontato il passaggio di Jenson Button alla Williams, in virtù di questo guaio).

Jarno Trulli ha i suoi tifosi anche in Germania.

In più la necessità, anche se nessuno lo ammetterà di- chiaratamente, di cancellare il clima di sospetto che pesa comunque sulla scuderia. E che fa pensare ai più, qualcuno lo ha anche dichiarato, che quello che è stato ritenuto un escamotage illegale quest'anno dalla Fia, abbia contribuito alla stupenda stagione scorsa.

La Bar Honda, non dimentichiamolo, si è presentata ai nastri di partenza della stagione come vicecampione del mondo. Tutto macchiato da questa squalifica.

A tal proposito una buona notizia ha preceduto questo rientro. Non ci saranno infatti ulteriori indagini sulla Bar su quanto accaduto a Imola, per la Fia l'incidente è chiuso. Scontata la squalifica di due gran premi la scuderia torna dunque in pista e la Fe- derazione internazionale dell'automobile fa i suoi auguri alla Bar «nelle 13 gare del Mondiale di Formula 1 che restano». All'inizio del mese la Fia aveva minacciato ulteriori azioni per i commenti fatti dalla Bar subito dopo la decisione della squalifica. Peral- tro la scuderia alla fine aveva accettato la sanzione, così come la cancellazione dei primi punti dell'anno conquistati, a causa delle irregolarità nel peso della vettura di Jenson Button, finito terzo a Imola: la monoposto pesava meno di 600 chili perché la scuderia riteneva di poter mantenere a bordo nelle operazioni di peso quel carburante che non sarebbe potuto essere usato in gara.

Button e Sato torneranno in pista dopo aver saltato due gare ed avranno sulle spalle una pressione facile da immaginare dovendo cercare i primi punti della stagione.

La Bar, comunque, non è rimasta con le mani in mano e prima del Gp di Monaco, sul circuito Paul Ricard, Sato e il collaudatore Davidson hanno portato a termine una sessione di prove definita molto produttiva. Il team è così fiducioso per domani anche ricordando il terzo posto di Button dello scorso anno.

Altro duello Alonso-Raikkonen

Kimi Raikkonen

NÜRBURGRING Il pilota della McLaren e lo spagnolo della Renault possono aprire una nuova era Alonso-Raikkonen, i duellanti già ad un bivio. Una vittoria del finlandese riaprirebbe definitivamente la corsa al mondiale. Appartengono alla stessa generazione e vanno dannatamente forte, ma le similitudini finiscono qui. Fernando Alonso (classe '81) e Kimi Raikkonen ('79) provengono dagli antipodi d'Europa e rispecchiano le caratteristiche proverbiali delle rispettive terre d'origine; glaciale il finlandese, dal temperamento latino (ma non troppo esuberante) lo spagnolo.

I due in questo inizio stagione si passano a turno il testimone del protagonista. E quando uno sale l'altro, naturalmente, scende. Dopo tre vittorie consecutive Alonso si trova a fare i conti con una situazione intricata, la stessa che rilancia il suo quasi coeta- neo della McLaren nel ruolo di uomo da battere.

Per entrambi il Gp d'Europa non sarà una gara banale, ma uno spareggio dal quale usciranno il vincitore ed il vinto. Nulla di definitivo in chiave mondiale, resta beninteso; ma se Raikkonen centrerà un'altra grande prestazione (e la terza affermazione consecutiva) ed Alonso un risultato in stile Montecarlo, allora il grande inizio stagione della Renault ne risulterebbe offuscato. Viceversa, un deci- so ritorno dello spagnolo al vertice trasformerebbe l'attuale vantaggio in classifica conduttori in una dote difficile da intaccare.

Ma come arrivano al Nürburgring i due protagonisti? Per Raikkonen basta il commento di domenica scorsa su- bito dopo la cavalcata monegasca: «E' stato un fine settimana perfetto ha funzionato tutto alla perfezione, ogni dettaglio era al posto giusto. Per riaprire il mondiale era fondamentale vincere; Fernando ha ancora un vantaggio consistente, ma sto recuperando».

Stessa musica in vista di domani: «Sono chiaramente fiducioso, ora le nostre monoposto si rivelano equilibrate. La Renault fatica a preservare le gomme; un segnale importante».

Lo spagnolo Alonso, l'uomo da battere.

Che non è certo passato inosservato al diretto interessato: «Arrivo al Nürburgring - le parole di Alonso - dopo una gara condotta in difesa, nella quale ho tentato di salvare il risultato. Ma con le gomme impresentabili che mi sono ritrovato non potevo proprio contrastare Raikkonen. Spero che domenica le cose cambino».

Marco M. Nagliati

L'ALBO D'ORO

GP D'EUROPA ANSA-CENTIMETRI

	Località	Vincitore	
1983	Brands Hatch	Nelson Piquet	Brabham
1984	Nurburgring	Alain Prost	McLaren
1985	Brands Hatch	Nigel Mansell	Williams
1993	Donington Park	Ayrton Senna	McLaren
1994	Jerez de La Frontera	Michael Schumacher	Benetton
1995	Nurburgring	Michael Schumacher	Benetton
1996	Nurburgring	Jacques Villeneuve	Williams
1997	Jerez de La Frontera	Mika Hakkinen	McLaren
1999	Nurburgring	Johnny Herbert	Stewart
2000	Nurburgring	Michael Schumacher	Ferrari
2001	Nurburgring	Michael Schumacher	Ferrari
2002	Nurburgring	Rubens Barrichello	Ferrari
2003	Nurburgring	Ralf Schumacher	Williams
2004	Nurburgring	Michael Schumacher	Ferrari

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'EUROPA Il campione del mondo si aggrappa all'impresa degli inglesi per poter sperare in una rimonta

Schumi: «Dobbiamo imitare il Liverpool...»

I due fratelli tedeschi si sono chiariti e riappacificati dopo le accuse di domenica scorsa

BERLINO I due fratelli Schumacher, tra i quali era sceso il gelo dopo essersi accusati a vicenda al termine del GP di Monaco, hanno annunciato ieri la piena riconciliazione. E la pace avviene significativamente nell'imminenza della prossima gara della stagione, il GP d'Europa di domani al Nürburgring, in Germania.

«Tutto è passato. Non c'è alcuna guerra fratricida», ha detto Michael Schumacher durante la conferenza stampa congiunta col fratello Ralf, nella quale ha anche fatto notare di non aver alcuna intenzione di mollare per il Mondiale, specie dopo aver visto cosa è possibile nello sport con la rimonta del Liverpool.

«In nessun momento ci si dimentica che si è fratelli, e che si ama il proprio fratello.», ha aggiunto Schumi, che ha detto di aver avuto con Ralf un colloquio chiarificatore. Prima accuse, poi un chiarimento e la riappacificazione.

Il ferrarista sette volte campione del mondo ha al tempo stesso chiesto ai rappresentanti dei media di smetterla con i titoli su un presunto dissidio in famiglia tra gli Schumacher. «Fatela finita con le stupidaggini», ha detto. «Solo solo chiacchiere, baggianate. Ora dobbiamo solo pensare alla corsa...»

Dopo la gara di Montecarlo, Ralf Schumacher (Toyota) aveva accusato il fratello di aver cercato di superarlo a pochi metri dal traguardo in una manovra molto rischiosa. Cosa questa contestata da Michael. Schumi era riuscito a passare il compagno di squadra Barrichello, salendo di un posto nell'ordine di arrivo.

Era però rimasto dietro al fratello, del quale aveva toccato la macchina a 250 km/ora. Anche il brasiliano lo aveva criticato a fine gara.

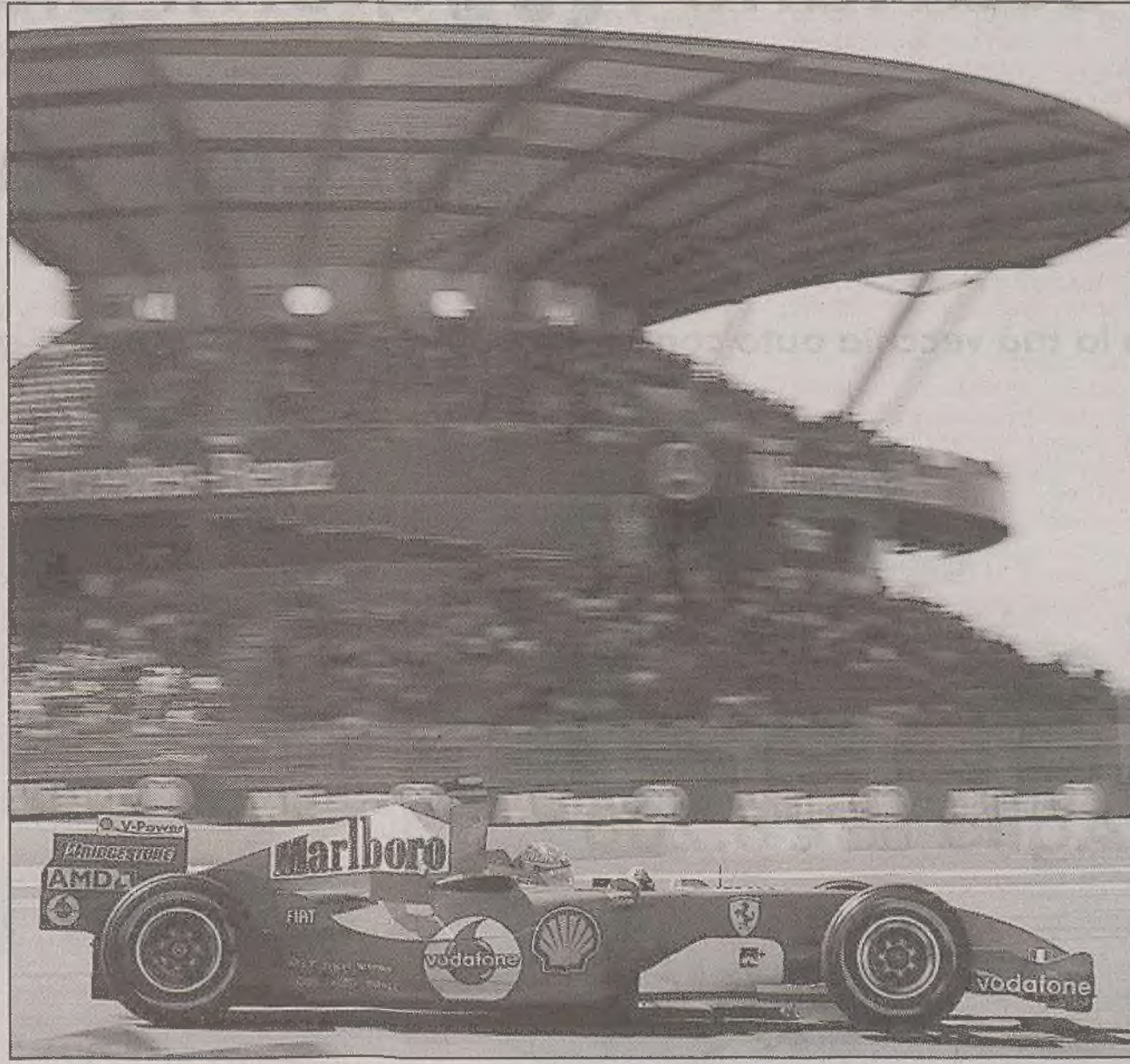
Ieri però Ralf è stato anch'egli conciliante, dichiarando chiusa la disputa. «Nessun pilota vuol ferire un avversario», ha detto osservando come spesso in gara si debbano prendere decisioni in centesimi di secondo, e non sempre si prende quella giusta.

«La faccenda è chiusa, non c'è più niente da dire», ha aggiunto Ralf. Nell'incontro con i giornalisti, Michael Schumacher ha poi parlato della gara di domenica prossima e della sua difficile posizione nella classifica mondiale, sottolineando di non aver ancora perso tutte le speranze di raggiungere Fernando Alonso (Renault) nonostante i 37 punti di distacco.

«Come si è visto, bisogna lottare fino all'ultimo», ha detto Schumi con riferimento alla incredibile rimonta fatta ieri sera dal Liverpool sul Milan nella finale di Champions League.

«Nuova gara, sperando in maggiore fortuna: forse è questo il modo migliore di descrivere le mie aspettative per la gara del Nürburgring», ha detto Michael Schumacher. La Ferrari potrebbe accontentarsi di un buon piazzamento ma se dovesse piovere l'appetito potrebbe crescere.

c.m.

La Ferrari di Schumacher durante le prove libere.

Una nuova leva di coraggiosi piloti si sta facendo largo

NÜRBURGRING Momentaneamente assente dalle posizioni che contano Michael Schumacher, tocca ai (più o meno) venticinquenni correre per il primo posto.

Il trend della nuova stagione è questo e sembra preannunciare la definitiva affermazione di una nuova nidiata di campioni sulle quattro ruote.

La nuova generazione di piloti (Raikkonen ed Alonso, ma anche Button, domenica al rientro dopo la squalifica della Bar) ricorda da vicino un'altra nidiata eccellente, quella dei Senna, Piquet, Mansell e Prost, ai quali è succeduto il solo Schumi.

Fra quei vecchi ed i nuovi c'è ancora un abisso; non in termini di classe, forse, tuttavia il palmares dei fuoriclasse a cavallo fra gli '80 ed i '90 resta quasi inavvicinabile per chiunque, compresi i nuovi, pur talentuosi, virgulti.

Scorrendo la storia della F.1 moderna un altro gruppo glorioso balza agli occhi, quello che precedeva la «Senna e Prost generation»: Gilles Villeneuve, Pironi, Arnoux ne erano i rappresentanti più autorevoli, a loro volta succedevano ai primi nomi famosi della Formula Uno moderna.

I vari Jones, Laffitte, Reutemann, Peterson, Lauda, a tutt'oggi punti di riferimento insostituibili. Ma c'è chi giura che è quasi pronta un'altra nidiata di giovanissimi molto audaci e abili pronti a essere scritturati tra uno, al massimo due anni, in Formula Uno. Si sta facendo le ossa nelle gare minori ma Briatore, che è un talent-scout, non li perde di vista.

c.p.

Un astronauta collabora con la Toyota

NÜRBURGRING C'è un astronauta in Toyota. Si chiama TJ Creamer e per conto della Nasa ha la qualifica di «Mission Specialist»: mette a punto i programmi per andare nello spazio.

Ieri TJ Creamer si è presentato al Nürburgring al box della Toyota per spiegare ai giornalisti quanto e come sia simile la preparazione psico-fisica di un astronauta a quella di un pilota di formula 1.

«Due dati su tutti - ha precisato, citando come riferimento Jarno Trulli che ha voluto una fotografia con lui -: ci vogliono parametri psicofisici perfetti, e come tali superiori alla media; e ci vuole una particolare attitudine a saper gestire la paura». Cioè: in pochi istanti si devono prendere decisioni importanti sapendo che non si può sbagliare, perchè un errore può comportare rischi elevatissimi.

«A tale riguardo la Nasa, come la formula 1, ha predisposto programmi di allenamento specifici, per allenare i suoi astronauti a «risolvere problemi di varia natura sapendo che non possono sbagliare».

Al di là dell'aspetto tecnologico, dove evidentemente la ricerca aerospaziale ha molte aree in comune con la ricerca sviluppata in formula 1, secondo TJ Creamer è proprio l'aspetto psicologico uno degli aspetti più interessanti delle analogie tra il suo mestiere, astronauta, e quello di Jarno Trulli, pilota. Un sodalizio, questo, per il momento sperimentale ma che potrebbe anche durare nel tempo, specie se darà buoni risultati.

s.v.

Due tifosi ferraristi mentre si rifocillano.

«Rosse» veloci nelle libere

NÜRBURGRING Segnali Ferrari di ritorno ai vertici. Sul circuito del Nürburgring, dove domani si corre il gran premio d'Europa, nella prima sessione di prove libere il miglior tempo è stato dalla McLaren del collaudatore Alex Wurz, ma Michael Schumacher ha fatto segnare il secondo tempo dando prova di un'ottima condizione complessiva.

Per Wurz (che ha segnato il tempo a serbatoio scarico) 1'31«670, per Schumacher 1'32"578, ma a serbatoio carico. Il tedesco, tra l'altro, è rimasto in pista solo 10 giri.

Rubens Barrichello con l'altra Ferrari ha ottenuto il 5/o tempo in 1'32"984, preceduto dalla Toyota di Ricardo Zonta (3/o) e dall'altra Mclaren di Juan Pablo Montoya (4/o). Subito dietro al brasiliano, la terza McLaren ieri in pista, quella di Kimi Raikkonen.

Le due Renault di Giancarlo Fisichella e Fernando Alonso e le due Bar-Honda di Jenson Button e Takuma Sato, al loro rientro dopo la squalifica, non hanno praticamente girato per risparmiare il motore.

Michael Schumacher

Sulla pista condizioni climatiche eccezionali: 28 gradi la temperatura dell'aria, 47 quella dell'asfalto.

Juan Pablo Montoya, il colombiano della McLaren-Mercedes in passato acerrimo rivale di Michael Schumacher, ha difeso il campione del mondo della Ferrari nella disputa col fratello Ralf - dichiarata peraltro chiusa dai due interessati - sulla manovra azzardata di sorpasso attuata da Schumi al GP di Monaco.

«Noi siamo qui per attaccare», ha detto Montoya al Nürburgring. Precisando di non aver visto l'azione contestata, il colombiano ha tuttavia osservato come «quando ci sia uno spiraglio, bisogna tentare. Altrimenti in che altro modo si può sorpassare a Monaco?». Michael e Ralf Schumacher, dopo le accuse reciproche dei giorni scorsi, hanno peraltro annunciato la fine della disputa e la loro piena riconciliazione.